

@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
11/2018

Warszawski Transport Publiczny



Komunikacja miejska po godzinach


DRINK BA
& GRILL

@ztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Skład:
Maciej Beister

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy

Warszawski Transport Publiczny to wygodny sposób na dotarcie do pracy, szkoły, po zakupy, do urzędu, kina czy lekarza. Codziennie każdy pasażer może się o tym przekonać. Można jednak wyjść poza schemat i spojrzeć na komunikację miejską jako ciekawy obiekt badań naukowych czy arenę do bicia rekordów.

Na co dzień nazwy przystanków traktujemy wyłącznie użytkowo – są ważne, bo podpowiadają, gdzie wysiąść i w którym rejonie miasta aktualnie się znajdujemy. Dostarczają jednak również informacji o topografii Warszawy i jej historii. Pod takim kątem nazwy stołecznych przystanków zbadała absolwentka Uniwersytetu Warszawskiego Urszula Nosek. W najnowszym numerze opisujemy wyniki jej badań.

Miłośnik kolei Piotr Goszczycki postanowił sprawdzić, ile kilometrów można przejechać z biletem dobowym. Wynik, który osiągnął, robi naprawdę duże wrażenie. Zapraszamy do zapoznania się z relacją z bicia tego nietypowego rekordu.

Dawid Białowąs jest motorniczym Tramwajów Warszawkich, a prywatnie podróżnikiem. W 2018 roku wybrał się rowerem w podróż po Azji Środkowej, a jego podróż miała też szczytny cel. Zapraszamy do przeczytania rozmowy z podróżnikiem.

Jak zwykle naszym Czytelnikom przedstawiamy również wiadomości z historii komunikacji. Tym razem zdradzamy, ile zarabiali pracownicy przedwojennej stołecznej komunikacji, czy mogli się w pracy wykąpać oraz ile kosztowały bilety na przejazd tramwajem lub autobusem.

Zachęcamy do lektury

Pracownicy komunikacji miejskiej uczcili zmarłych kolegów

Pracownicy komunikacji miejskiej uczcili zmarłych kolegów, zasłużonych dla rozwoju transportu publicznego w Warszawie. W spacerze po Starych Powązkach wzięli udział przedstawiciele Zarządu Transportu Miejskiego oraz operatorów.



Wśród wielu wybitnych osób, pochowanych na Starych Powązkach nie brakuje postaci, związanych z warszawską komunikacją. To ludzie zasłużeni nie tylko dla transportu publicznego, ale także dla rozwoju stolicy, którzy chlubnie zapisali się w jej historii.

Na Powązkach pochowani zostali ludzie z różnych epok, pełniący najrozmaitsze funkcje: m.in. Konstanty Okóń, który w XIX wieku wprowadził do Warszawy nowoczesne omnibusy, Maurycy Spokorny, ostatni dyrektor tramwajów konnych i jednocześnie pierwszy dyrektor tramwajów elektrycznych, Aleksander Wist, współtwórca prototypu autobusu przegubowego czy Zbigniew Stanisław Lilpop, inicjator rozbudowy sieci tramwajowej w stolicy.

Spacery, podczas których oddajemy hołd zmarłym, zasłużonym dla komunikacji, stały się już tradycją wśród osób związanych z Warszawskim Transportem Publicznym. W tym roku, obok reprezentującego Zarząd Transportu Miejskiego dyrektora Wiesława Witka wzięli udział przedstawiciele operatorów: prezes zarządu Metra Warszawskiego Jerzy Lejk, członek zarządu Miejskich Zakładów Autobusowych Leszek Ruta, prezes zarządu Mobilisu Dariusz Załuska, prezes zarządu Arrivy Polska Piotr Halupczok, w imieniu zarządu Tramwajów Warszawskich Marcin Kozoń oraz rzecznik prasowy Szybkiej Kolei Miejskiej Kamil Migała. Na nagrobkach osób zasłużonych dla komunikacji miejskiej, oprócz zniczy, pojawiły się również wieńce.

Niezmiennie, jak w przypadku pozostałych spacerów, przewodnikiem w spacerze po warszawskiej nekropolii był redaktor Marek Moczulski, pasjonat historii komunikacji oraz autor i współautor wielu historycznych publikacji komunikacyjnych.

Wrócił POP Marymont. POP Metro Ratusz-Arsenał w remoncie

Czynny jest już Punkt Obsługi Pasażerów Metro Marymont. Rozpoczął się remont POP-u Metro Ratusz-Arsenał na I linii metra.

Po remoncie czynny jest Punkt Obsługi Pasażerów na stacji Metro Marymont. Dzięki przebudowie stanowiska kasjerskie zostały dostosowane do potrzeb osób z niepełno-sprawnościami – każde z okienek zostało wyposażone w system głośnomówiący, a część także w pętle induktofoniczne dla osób niesłyszących. Dla pracowników powstały zaplecza – oddzielne pomieszczenia socjalne oraz szatnie. Warunki obsługi klientów oraz pracy w punktach systematycznie się poprawiają.



Zaczął się remont kolejnego Punktu Obsługi Pasażerów, tym razem na stacji Metro Ratusz-Arsenał. Pracownicy z tego punktu przeszli do POP Metro Dworzec Wileński, dzięki czemu zwiększyła się liczba osób obsługujących tam naszych Pasażerów. Zapraszamy także do innych POP-ów funkcjonujących na I linii metra (Metro Świętokrzyska, Metro Centrum, Metro Dworzec Gdański, czy Metro Plac Wilsona) oraz w pozostałych miejscach (np. do Punktu przy siedzibie ZTM, przy ul. Żelaznej 61).

Szczegółowa lista Punktów Obsługi Pasażerów, wraz z adresami i godzinami otwarcia znajduje się na stronie Zarządu Transportu Miejskiego, **www.ztm.waw.pl**.

Tak będą wyglądały stacje II linii metra

Posadzki lastryko, betonowe panele na ścianach i okładziny z miedzianej siatki. Stacje budowane na odcinku zachodnim II linii metra już niedługo zaczną nabierać kolorów i docelowych kształtów. Na stacjach odcinka północno-wschodniego prace wkraczają w decydujący etap.

– Intensywna zieleń połączona z szarością betonu, granatowe panele zestawione z białymi sufitami, a także miedziane okładziny w przeróżnych odcieniach pomarańczowego i brązowego. Tak najkrócej można scharakteryzować kolorystykę kolejnych trzech stacji wolskiego odcinka II linii metra. Każda z nich będzie miała swój wyjątkowy charakter, a także dominujący w całym wnętrzu kolor – mówi **Renata Kaznowska, wiceprezydent m.st. Warszawy**.

Makiety materiałów, które pojawią się na posadzkach, ścianach i sufitach poszczególnych stacji wolskiego odcinka II linii metra trafiły na budowę C06 Księcia Janusza. Tam zostały zatwierdzone przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego, Zarząd Transportu Miejskiego oraz uzyskały pozytywną opinię projektanta. Akceptacja tych wzorów, ich faktur i kolorów rozpoczyna kolejny, ważny etap budowy, w którym stacje zyskają docelowe elementy wystroju. Prace te rozpoczną się w pierwszym kwartale 2019 roku.

Realizacja odcinka zachodniego od szlaku za stacją C09 Rondo Daszyńskiego do torów odstawczych za stacją C06 Księcia Janusza obejmuje trzy stacje. Pierwsza z nich, Księcia Janusza (C06) będzie wykończona w szarościach betonu, a sufity i niektóre ściany pokryją intensywnie zielone panele. Na kolejnej stacji – Młynów (C07) – dominowały będą kolory biały i niebieski. Biel posłuży m.in. do wykończenia sufitów i podłóg, natomiast niebieski będzie obecny na ścianach zatorowych. Pomarańczowy, żółty i brązowy to kolory ostatniej z budowanych stacji – Płocka (C08). Tam charakter wnętrza podkreślać będą różnobarwne miedziane panele o jednolitej lub siatkowatej strukturze.





Długość tego fragmentu II linii metra wynosi 3,4 km. Całkowita długość tuneli odcinka zachodniego to 5 047 m. Warto pamiętać, że oprócz stacji powstają tu także trzy tunele i trzy wentylatornie szlakowe. Całkowita kubatura obiektów (stacje i wentylatornie) wynosi 341 330 m^3.

Na Targówku – prace wykończeniowe

– Wnętrza stacji północno-wschodniego odcinka metra są utrzymane w stonowanej kolorystyce: Szwedzka – w kolorze grafitowym, Targówek – bieli, a Trocka w odcieniach szarości. Dzięki temu będą korespondowały z kolejnym odcinkiem na Bródno. Najbardziej zaawansowane są prace na stacji Targówek – mówi Renata Kaznowska, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy.

Na suficie i ścianach zatorowych stacji Targówek ułożono już 80 proc. metalowych, perforowanych paneli, które stanowią element architektury i tłumią hałas. Gotowy jest także system nagłośnienia, a budowlane halogeny zastąpiło oświetlenie stacyjne.

Na pozostałych stacjach również trwają intensywne prace – pod ziemią jest większość wind i schodów ruchomych, trwa montaż urządzeń. Na trzech stacjach tego odcinka będzie 13 wind i 16 biegów schodów ruchomych.

Równolegle do prac wykończeniowych stacji trwa montaż okablowania i urządzeń sterowania ruchem w tunelach. Montowane są również tradycyjne semafory, które będą wykorzystywane do sterowania ruchem w sytuacjach awaryjnych.

Cały odcinek północno-wschodni wraz ze stacjami to trzy kilometry trasy. Budowa odcinka rozpoczęła się w marcu 2016 roku, a zakończy się wiosną 2019 roku. Cała II linia metra będzie gotowa przed 2023 rokiem. Dziennie z centralnego odcinka linii M2 korzysta obecnie około 150 tysięcy pasażerów.

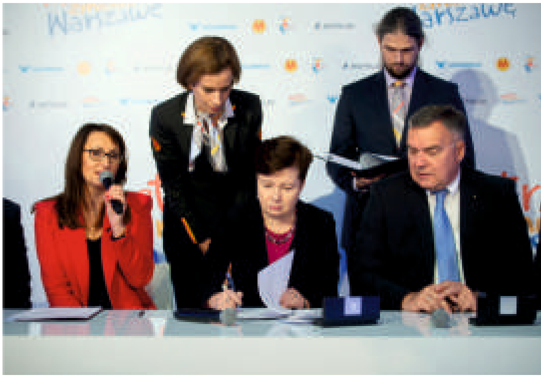
II linia metra z nowym STP

Za cztery lata pociągi obsługujące II linię metra zjadą do nowej Stacji Techniczno-Postojowej Karolin. Po drodze pokonają cztery kilometry tuneli i zatrzymają się na stacjach Lazurowa, Chrzanów i Karolin. 9 listopada podpisano umowę na budowę ostatniego odcinka podziemnej kolei na Bemowie.

– Mamy rozstrzygnięcie, które dało nam zielone światło i umożliwiło podpisanie umowy finalizującej budowę drugiej linii metra na Bemowie. Za cztery lata mieszkańcy okolic Chrzanowa, ale też całych Jelonek obok swoich domów będą mogli wsiąść do metra i sprawnie dojechać do samego centrum Warszawy. Powstaną także węzły przesiadkowe dla tysięcy osób, które codziennie dojeżdżają do stolicy, do pracy czy szkoły – mówi **Hanna Gronkiewicz-Waltz, Prezydent m.st. Warszawy**.

– Na bemowskim końcu drugiej linii metra powstanie nowa stacja techniczno-postojowa. To szczególnie ważna część tej inwestycji, gdyż to właśnie dzięki niej będziemy mogli uzyskać oczekiwaną przez warszawiaków częstotliwość kursowania podziemnej kolei. Tak, jak zapowiadaliśmy, chcemy by pociągi kursowały tu co około trzy minuty – mówi **Renata Kaznowska, wiceprezydent m.st. Warszawy**.

Zadaniem wykonawcy bemowskiego odcinka II linii metra będzie zarówno zaprojektowanie, jak i wykonanie całej infrastruktury podziemnej kolei. Na południowo-zachodnim końcu linii M2 powstaną trzy stacje: C03 „Lazurowa" po południowej stronie ul. Górczewskiej w rejonie Lazurowej, C02 „Chrzanów" w rejonie skrzyżowania ul. Szeligowskiej z planowanym przedłużeniem Człuchowskiej, a także C01 „Karolin" w rejonie zbiegu ul. Sochaczewskiej i Połczyńskiej. Za ostatnią z nich wybudowana zostanie również nowa STP „Karolin". To właśnie tam będą zjeżdżały pociągi obsługujące II linię metra. Tam również będą odbywały się ich przeglądy i wszystkie naprawy. Budowany odcinek podziemnej kolei, stację oraz STP połączy w sumie ponad 4 kilometry tuneli – powstaną dwa, dla każdego z kierunków osobno. Wykonawcy na zrealizowanie projektu wartego 1 622 951 790 zł, będą mieli 48 miesięcy.



Cała M2

Cała druga linia metra będzie gotowa przed 2023 rokiem. Obecnie trwa budowa trzech stacji na Pradze-Północ i Targówku, a także trzech na Woli. Odpowiednio dla wschodniego odcinka, realizowanego przez firmę Astaldi, to ok. 3,12 km trasy, a dla zachodniego, drążonego przez Gülermak, ok. 3,4 km. Obydwie budowy zakończą się w 2019 r. ■

Pociągi wróciły na linię obwodową

Pociągi jeżdżą wyremontowanym odcinkiem torów pomiędzy Dworcem Zachodnim a Gdańskim. Na swoje zwykłe trasy wróciły pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich. Jest też nowy przystanek – przy ul. Obozowej.

Kolejarze skończyli trwający ponad rok remont tzw. linii obwodowej, czyli trasy od stacji Warszawa Zachodnia do stacji Warszawa Gdańska. Wyremontowali tory, przystanki, sieć trakcyjną oraz zbudowali zupełnie nowe wiadukty nad ulicami Obozową, Górczewską, Wolską i M. Kasprzaka.

Zmieniły się nazwy przystanków. Dotychczasowy przystanek Warszawa Kasprzaka nazywa się Warszawa Wola, a Warszawa Koło – Warszawa Młynów, tak jak budowana w pobliżu stacja metra. Pociągi zatrzymują się także przy peronach całkowicie nowego przystanku Warszawa Koło, który powstał na południe od ulicy Obozowej.

Zarząd Transportu Miejskiego zabiegał o przystanek w tym miejscu, bo można się tu wygodnie przesiąść do pociągu z tramwajów jeżdżących Obozową, np. z Bemowa. Poprawiło się również połączenie Koła z rejonem Warszawy Gdańskiej (dogodna przesiadka do linii metra M1) oraz Targówkiem i Białołęką. W przyszłości, po przebudowie przez PKP PLK Warszawy Zachodniej, z Koła na Służewiec będzie można szybko i bez przesiadek dojechać pociągiem SKM lub Kolei Mazowieckich.

Przebudowane przystanki zostały dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Jest tutaj system elektronicznej informacji pasażerskiej oraz nowa, estetyczna mała architektura, czyli m.in. ławki i wiaty. Ponadto przystanek Warszawa Młynów będzie wyposażony w schody ruchome. W 2019 r. powstanie jeszcze jeden nowy przystanek – przy ul. Powązkowskiej, w otoczeniu nowych osiedli południowego Żoliborza. ■

Logo Warszawskiego Transportu Publicznego nagrodzone

Symbol Warszawskiego Transportu Publicznego doceniają nie tylko warszawiacy, ale też eksperci. „Tetka” otrzymała nagrodę w konkursie wzornictwa przemysłowego „Dobry Wzór 2018”.



Logo WTP zostało wyróżnione w kategorii „Grafiki użytkowej i opakowań”. Nagrodę podczas uroczystej gali odebrała Katarzyna Strzegowska, zastępca dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego. „Tetkę” od 25 października do 9 grudnia można oglądać na wystawie „Dobry Wzór 2018” w Instytucie Wzornictwa Przemysłowego. Została również umieszczona w katalogu wystawy.

„Dobry Wzór” to pierwsza w Polsce nagroda za wzornictwo. W tym roku do rywalizacji w dziewięciu kategoriach zgłoszono 192 produkty i usługi, które oceniane były według różnych kryteriów, m.in.: cechy wizualne, cechy użytkowe, innowacyjność, oryginalność, komfort użytkowania.

Logo Warszawskiego Transportu Publicznego to litera „t”, przypominająca kształtem warszawską syrenkę. Nawiązuje ono w ten sposób do tradycyjnego symbolu stolicy Polski, jednocześnie cechując się nowoczesną formą.

Symbol WTP widnieje na autobusach, tramwajach, pociągach metra oraz warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej, Punktach Obsługi Pasażerów, biletach czy stacjach rowerów Veturilo.

Warszawski Transport Publiczny

Kolejne autobusy gazowe w Warszawie

Na warszawskie ulice wyjechały kolejne, nowe, ekologiczne autobusy. To 25 pojazdów o napędzie gazowym podstawionych przez operatora, który wygrał przetarg ogłoszony przez Zarząd Transportu Miejskiego.

Kontrakt z firmą Michalczewski sp. z o.o. został zawarty pod koniec kwietnia 2018 r. Zakłada on wykonywanie do końca 2026 r. przewozów 25 autobusami gazowymi oraz zapewnienie co najmniej 3 pojazdów rezerwowych. Firma zwyciężyła w przetargu, w którym ZTM premiował alternatywne źródła zasilania autobusów (to kryterium decydowało o 40 proc. przyznawanych ofercie punktów) oraz cenę za wozokilometr (60 proc. możliwych do przyznania punktów). Zwycięski przewoźnik zaproponował łącznie 28 autobusów gazowych oraz stawkę 7,16 zł za wozokilometr.

Nowe autobusy to 12-metrowe nowe pojazdy Scania Citywide LF. Komfort pasażerom zapewni klimatyzacja, monitoring, biletomaty, system głosowego zapowiadania przystanków oraz ekrany LCD z informacją pasażerską. Tak jak w innych pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego jeżdżących po stolicy, siedzenia mają tapicerkę o warszawskim wzorze, z architektonicznymi symbolami miasta. Gazowce obsługiwane przez firmę Michalczewski wykorzystują najnowocześniejsze systemy lokalizacyjne, a także – w razie takiej potrzeby – łączność alarmową z centralą. Nowością są drzwi rozchylające się na zewnątrz pojazdu, dzięki temu pasażerowie mogą wygodniej wsiadać i wysiadać.



Aby podpisać kontrakt z ZTM, przewoźnik musiał spełnić szereg wymogów. Pierwszym z nich było posiadanie odpowiedniego zaplecza technicznego. Jest ono niezbędne dla utrzymania pojazdów – wykonywania ich przeglądów i napraw, a także sprzątania i mycia. Ponadto, określone warunki musieli spełnić kierowcy zatrudniani przez firmę. Chodzi tutaj o znajomość języka polskiego przynajmniej na poziomie średniozaawansowanym (poziom B1), znajomość układu komunikacyjnego, topografii Warszawy i okolic oraz przepisów porządkowych i taryfowych. ZTM wymagał także od przewoźnika, aby jego pracownicy byli zatrudnieni na podstawie umowy o pracę.

Co nam mówią przystanki?

Nazwy przystanków komunikacji miejskiej mogą być bardzo pouczające. Zawierają nie tylko informacje o topografii miasta, ale także mogą powiedzieć coś o historii całej okolicy, a nawet mieszkańcach. Są także przedmiotem zainteresowania językoznawców.



Pani **Urszula Nosek**, absolwentka Uniwersytetu Warszawskiego, napisała i obroniła pracę magisterską, w której poddała analizie nazwy przystanków komunikacji miejskiej w największych polskich miastach, w tym oczywiście w Warszawie. Łącznie zbadanych zostało ponad 14 tysięcy przystanków, a wnioski z analizy ich nazewnictwa są bardzo ciekawe. Również te dotyczące przystanków położonych w stolicy.

Chociaż formalnie nazwy przystankom nadają urzędnicy zajmujący się komunikacją, to uwzględniają specyfikę danego miasta, a także biorą pod uwagę głosy jego mieszkańców. Według cytowanej w pracy **prof. Kwiryny Handke**, to właśnie mieszkańcy miast są twórcami nazewnictwa miejskiego - więc także nazw przystanków – stąd właśnie w tych nazwach można doszukiwać się cech charakterystycznych społeczeństwa polskiego oraz polskich miast. Nie ma odgórnych, ogólnopolskich zasad nadawania nazw przystankom i dlatego o konkretnych nazwach decyduje lokalna specyfika.

Szpital jest zawsze blisko

Warto zwrócić uwagę na przydatne mieszkańcom, a zwłaszcza przyjezdnym rozróżnienie w przypadku przystanków biorących nazwę od konkretnego obiektu bądź ulicy. Jeśli w Warszawie i okolicach znajdziemy przystanek równy nazwie obiektu (Dworzec, Szpital, Kościół), to mamy pewność, że znajduje się w najbliższej okolicy danego punktu – jeśli właśnie tam chcemy dotrzeć, trzeba wysiąść w tym, konkretnym miejscu.

„Wychodząc (...) z pojazdu na przystanku Szpital, podróżujący ma pewność, że obiekt ten znajduje się w zasięgu jego wzroku. To bardzo pomocne rozróżnienie, zwłaszcza dla osób starszych, mających problemy z przemieszczaniem się, a także dla turystów, którzy ze swoim bagażem chcą znaleźć się bezpośrednio pod dworcem, a nie na początku ulicy Dworcowej.” Z drugiej strony przystanek równy nazwie ulicy (Dworcowa, Kościelna) umiejscowiony jest przy skrzyżowaniu lub w ciągu traktu. Dzięki temu podróżny uzyskuje precyzyjną informację jak daleko wysiadł od obiektu.

Jak zauważa autorka pracy, w Warszawie nie ma żadnego przystanku komunikacji miejskiej, który brałby swoją nazwę od Wisły, podczas gdy w innych rejonach Polski przypadków wykorzystania w nazwie rzeki przepływającej przez miasto naliczyła 13. Co ciekawe, występują nazwy pochodzące

od innych cieków i tak, w różnych rejonach stolicy można znaleźć przystanki: Białołęka-Kanał, Kanał Bródnowski, Kanał Gocławski, Kanał Nowe Ujście, Kanał Żerański, albo Mochtyńska-Kanał.

Warszawa jest wyjątkowa, biorąc pod uwagę polskie warunki. Nie ma drugiego, tak wielkiego miasta, z tak rozbudowaną strukturą administracyjną, z tyloma osiedlami powstającymi każdego roku. Na terenach miejskich wśród nazw przystanków równych nazwom obszarów wyróżnia się nazwy przystanków tożsame z nazwami dzielnic, osiedli, rejonów i innych integralnych części miejscowości.

Białołęka zniknęła

W Warszawie, gdzie podstawową jednostką podziału administracyjnego jest dzielnica, osiedle to właśnie niewielkie skupisko bloków czy domów jednorodzinnych, którego granice zazwyczaj wyznaczają większe trakty.

Obecnie w stolicy występują dwa przystanki równe nazwom dzielnic: Targówek i Wilanów. Jeszcze do niedawna można było spotkać „Białołękę”, ale została zastąpiona przez nazwę „Nowiny”. Autorka pozytywnie ocenia fakt, że takie nazwy występują jedynie incydentalnie, bo „odnoszą się do zbyt dużych obszarów miejskich. Białołęka podzielona jest na mniejsze rejony (według Miejskiego Systemu Informacji), z których prawie wszystkie poza Szamocinem, zostały umieszczone w nazwach przystanków (Białołęka Dworska, Brzeziny, Choszczówka, Dąbrówka Szlachecka, Grodzisk, Henryków, Kobiałka, Nowodwory, Tarchomin, Żerań Wschodni) i jest to korzystniejszy sposób nazewnictwa, bo odnosi się do mniejszych rejonów czy osiedli”.

Autorka pracy podkreśla, że analiza nazewnictwa przystanków pokazała problemy klasyfikacyjne, które dotyczą nazw. Jednym z nich są nazwy przystanków, odnoszące się zarówno do traktów, jak i obszarów.

Skąd się wziął Słodowiec?

Takich nazw nie jest wiele, ale ich podwójna przynależność sprawia problem. W Warszawie ciekawym przypadkiem jest nazwa Słodowiec, którą jednak autorka analizowała jedynie jako określenie stacji metra (przystanek autobusowy czy tramwajowy jak dotąd nie powstał).



Słodowiec jest dla mieszkańców stolicy przede wszystkim nazwą bielańskiego rejonu (oficjalnie jest to obszar MSI – Miejskiego Systemu Informacji). Nieopodal stacji znajduje się również, o czym zapewne niewiele osób wie, malutka (ma ok. 250 me-trów długości), osiedlowa uliczka o tej samej nazwie. Według Kwiryny Handke to właśnie nazwa ulicy została przeniesiona z nazwy terenowej (nazwy osiedla) – określenie ulicy jest w takim przypadku wtórne. Gdyby ta nazwa przystanku komunikacji miej-

skiej występowała samoistnie, a nie jako Metro Słodowiec, autorka zaklasyfikowałaby ją do nazw przystanków równych nazwom obszarów. Powodem jest także fakt małego znaczenia ulicy Słodowiec oraz jej niewielkiej rozpoznawalności – według opinii Urszuli Nosek mieszkańcom znacznie bardziej znany niż nazwa ulicy jest rejon miasta o tej nazwie.



Bardzo często nazwy przystanków pochodzą od dworców i przystanków kolejowych. Jest to o tyle korzystne, że może ułatwiać przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami transportu publicznego, zwłaszcza osobom przyjezdnym, często nie znającym topografii miejscowości. Jak zauważa autorka: „(…) nazwy przystanków zawierające nazwy dworców są zbudowane regularnie i przejrzyście, co ułatwia organizację podróży i dotarcie na dworzec bez problemów. Każdorazowo zespoły przystankowe znajdujące się pod dworcami przyjmują ich nazwy”.

Stolica Polski również w tym przypadku wyróżnia się na tle innych polskich miast. Warszawski Transport Publiczny ma niezwykle rozbudowaną sieć nocnych połączeń autobusowych, których trasy zbiegają się przy Dworcu Centralnym – to tutaj istnieje najważniejsza pętla dla autobusów nocnych oraz licznych dziennych, krzyżują się tam również dwie główne warszawskie trasy tramwajowe.



Kościoły, place, rynki

Bardzo popularne jest nazywanie przystanków komunikacji miejskiej od znajdujących się na terenie miejscowości kościołów. W Warszawie można spotkać takie przystanki jak Rakowiecka-Sanktuarium, Świątynia Opatrzności Bożej czy Kawęczyńska-Bazylika.

Wiele nazw przystanków pochodzi od nazw placów, rond czy rynków. Autorka wskazuje, że jest to świetna metoda – są to nazwy stabilne, posiadające silne odniesienie do przestrzeni miejskiej. Podobnie jak trakty widnieją na mapach czy w adresach, ale są znacznie bardziej konkretnie osadzone w przestrzeni miasta. W Warszawie takie nazwy występują, jednak zawsze zapisywane są skrótowo, jako: Pl. Bankowy, Pl. Grzybowski czy Pl. Konstytucji.

Rowerem, z kredkami, przez Azję

Dawid Białowąs, motorniczy Tramwajów Warszawskich, prywatnie jest podróżnikiem. Wybrał się na wyprawę rowerową przez słynną Pamir Highway, docierając aż do Tadżykistanu i Kirgistanu. Jego wyprawa miała też szczytny cel. Do małej, zagubionej w górach miejscowości Murgob, dotarło 150 paczek kredek dla tamtejszych dzieci.



fot. ze zb. D. Białowąsa

Zacznijmy od początku. Skąd pomysł zorganizowania wyprawy rowerowej do Tadżykistanu i to jeszcze w jego najbardziej niedostępne rejony?

Dawid Białowąs: Pomysł wyprawy rowerowej do Tadżykistanu zrodził się jakieś dwa lata temu. Wówczas przeczytałem na jednym z blogów podróżniczych obszerną relację z przejazdu przez Pamir czyli rozległy region wysokogórski w Azji Centralnej. Zobaczyłem zdjęcia nieskończonych przestrzeni, historie niesłychanie dobrych ludzi, którzy mimo bytowania w trudnych warunkach nie tracą pogody ducha. Po wyprawie rowerowej na Islandię oraz autostopowaniu na Lanzarote zdałem sobie sprawę, że ciągnie mnie do surowego klimatu pustki. Zdominowany przez skały i piachy Pamir właśnie taki jest. Dodatkową zachętą było to, że mieliśmy podróżować po jednej z byłych republik radzieckich, w dodatku z silnymi wpływami azjatyckimi. Na wschód ciągnęło mnie od dawna.

Dlaczego byłe republiki radzieckie wydają się tak atrakcyjnym kierunkiem podróżowania?

Fascynuje mnie mentalność tamtejszych ludzi, która tkwi, przynajmniej częściowo, w dawnym ZSRR. Pierwszą wyprawę rowerową na Krym odbyłem jeszcze chyba w 2011 roku. W półtora miesiąca objechaliśmy cały półwysep, a w międzyczasie odbiliśmy jeszcze w ukraińskie góry. Podczas tamtej wyprawy nauczyłem się języka rosyjskiego w stopniu komunikatywnym, co zachęciło do dalszych wypraw. Od tego czasu zacząłem się interesować poradzieckim wschodem. Ukrainę mam zjeżdżoną wzdłuż i wszerz, byłem tam 15 razy. Wybrałem się do Gruzji, a potem przyszedł czas na Tadżykistan i Kirgistan.

Obok satysfakcji podróżnika wyprawie przyświecał szlachetny cel. Co udało się zrealizować?

Pomyślałem, że dobrze by było coś tam po sobie zostawić, a nie tylko natłuc kilometrów, przeje-



fot. ze zb. D. Białowąsa

chać, zrobić zdjęcia i to opisać. Zwykle podróżując zabieram ze sobą drobne przedmioty kojarzące się z Polską: magnesy na lodówkę, pocztówki, które wręczam ludziom pomagającym mi bezinteresownie podczas drogi. To i tak marne zadośćuczynienie za tyle dobroci, ile może spotkać podróżnika ze strony tubylców, którzy nigdy nie chcą przyjąć pieniędzy. Od osoby, która zajmuje się pomocą humanitarną dla pamirskich dzieci dowiedziałem się, że w szkołach brakuje podstawowego wyposażenia. Dzieciaki czasem nie mają czym pisać, nie wspominając o bardziej skomplikowanym wyposażeniu. Po długim namyśle i konsultacji z kilkoma osobami podjąłem decyzję, że przywiozę kredki. Jedną z czterech sakw wypełniłem małymi paczkami kredek, a w każdej z nich znajdowało się po sześć świecówek.

Ile paczek udało się dowieźć?

Dzięki wsparciu Tramwajów Warszawskich udało się kupić 150 paczek kredek. Więcej nie byłem w stanie zabrać, bo taki ładunek i tak ważył około 10 kilogramów, a musiałem go najpierw zabrać ze sobą do samolotu i następnie wieźć przez całą Pamir Highway. Kredki trafią do przedszkola, które ma zostać otwarte w 2019 roku.

Sama droga była wielkim wyzwaniem? Komuś, kto nigdy nie mierzył się z Pamir Highway pewnie ciężko sobie wyobrazić, na co trzeba się było przygotować?

Pamir Highway jest mekką rowerzystów, ze względu na zapierające dech w piersiach widoki, a także




fot. ze zb. D. Białowąsa

nawierzchnię, która w olbrzymiej części jest szutrowa, z resztkami asfaltu. Na tym jednak kończą się jej zalety. Zaczęliśmy od wysokości 1600 metrów, a stopniowo wspięliśmy się na 4600 metrów. Na takiej wysokości nocowaliśmy, bo na 3600 metrów zjechaliśmy dopiero po dwóch, trzech dniach. Myślałem, ze jestem niezniszczalny i fizycznie przygotowywałem się jak mogłem, ale te wysokości dały mi w kość. Najgorzej wspominam podjazd z 3000 na 4200 metrów w palącym słońcu. Na końcu tej wspinaczki miałem wszystkiego dość, ale na szczęście rankiem następnego dnia poczułem się lepiej. Wysokość nie była jedynym utrudnieniem, bo o tej porze roku rozpiętość temperatur jest bardzo duża. W nocy jest bardzo zimno, za to w ciągu dnia panuje skwar, przed którym nie ma ucieczki. Nocowaliśmy pod namiotem, jedzenie mieliśmy ze sobą, wodę czerpaliśmy z górskich strumieni i rzek. Mieliśmy nawet kuchenkę na benzynę.

Jak udaje się łączyć pasję podróżniczą z pracą motorniczego Tramwajów Warszawskich?

Nie było mnie w Polsce 28 dni, z czego na rowerze spędziłem aż 21. Na szczęście w pracy mogłem wziąć tak długi urlop. Na co dzień też znajduję czas na przygotowywanie się do wypraw. Już od dziecka fascynowałem się komunikacją miejską. Dobrze znam trasy autobusów i oczywiście tramwajów, typy i podtypy taboru. Jako motorniczy pracuję już od trzech lat i cały czas sprawia mi to ogromną przyjemność. Opisy moich wypraw można znaleźć na blogu **www.gdzielosponiesie.pl**. ■

Ponad 600 kilometrów za 15 złotych

Ile kilometrów można przejechać w aglomeracji warszawskiej na jednym bilecie dobowym? Jak się okazuje – ponad 620. Redaktor, pisarz, poeta i miłośnik kolei Piotr Goszczycki ustanowił właśnie nietypowy rekord.



Warszawski Transportu Publiczny może zainspirować do podjęcia bardzo ciekawych wyzwań. We wtorek 30 października pan Piotr sprawdził, jaki dystans można przejechać koleją w I strefie biletowej, wykorzystując bilet dobowy o wartości 15 zł. Próba ustanowienia takiego rekordu wymagała od niego szczegółowych przygotowań - podróż należało zaplanować tak, aby nie tracić zbyt wiele czasu na przesiadki. Konieczne było także wybranie możliwie długich relacji. Patronat nad wydarzeniem objął Rzecznik Praw Pasażera Kolei – Joanna Marcinkowska.

- Do ustanowienia tego rekordu potrzebowałem 40 pociągów, którymi pokonałem 626,111 km. Cała podróż kosztowała mnie 15 zł. Gdybym miał kupić normalny bilet na każdy pociąg, zapłaciłbym łącznie 253 zł. Moja akcja pokazuje niezwykłą atrakcyjność Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD, jak również to, że podróże komunikacją miejską po stolicy są dla wszystkich opłacalne – podkreśla rekordzista.

Pomysłodawca przedsięwzięcia starannie zaplanował trasę. Którymi pociągami podróżował podczas bicia rekordu?

- Trzon stanowiły podróże do Warszawy Falenicy, gdzie zwłaszcza na stacjach Międzylesie, Radość i Miedzeszyn można się bardzo wygodnie przesiadać, gdyż pociągi zatrzymują się przy tym samym peronie, a nadjeżdżający skład widać już z daleka. Drugą najczęściej uczęszczaną przeze mnie linią była trasa do Warszawy Woli Grzybowskiej, którą charakteryzują dość duże odległości między przystankami, licząc od Warszawy Wschodniej są to: Warszawa-Rembertów, Warszawa-Wesoła i Wola Grzybowska.

Niektóre stacje pan Piotr lubi szczególnie. Z kolei jeżdżąc w niektórych kierunkach urozmaicał sobie podróż, wracając innym pociągiem.

– Trzecia linia, którą przejechałem wiele razy wiodła do Warszawy Choszczówki. Jechałem tam pociągiem linii S3, a powrót urozmaicałem sobie pociągiem S9. Dzięki temu mogłem podziwiać nowo oddaną trasę od Warszawy Gdańskiej do Warszawy Zachodniej. Następną dość długą linią jest trasa do Warszawy Jeziorki. Ewentualnie można ją skrócić na Lotnisko Chopina. Zostaje Warszawa Ursus Niedźwiadek i Warszawa Gołąbki leżąca jakby na uboczu, ale to jedna z moich ulubionych stacji, którą odwiedzam, jadąc do wydawnictwa. Ma swój klimat – opisuje Piotr Goszczycki.



Piotr Goszczycki jest miłośnikiem kolei o wielu nietypowych zainteresowaniach. Pochodzi z Warszawy, z wykształcenia jest mistrzem piekarnictwa, pracuje jako sprzedawca-konsultant. Swoje pasje dotyczące transportu szynowego łączy z zamiłowaniem do poezji i literatury. Jest poetą, prozaikiem i redaktorem, autorem wielu tomów wierszy, zazwyczaj wykorzystujących motywy podróży i kolei. Jest także redaktorem naczelnym portalu internetowego **Literacka PKP-Jazda**, promującego twórczość osób związanych z transportem kolejowym. Pan Piotr jest także członkiem Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei i Polskiego Towarzystwa Wydawców Książek.

Rekord ustanowiony 30 października nie jest pierwszym w dorobku pana Piotra. W 2011 r. na jednym bilecie KM pokonał 1000 km jeżdżąc po Mazowszu. W 2015 r. – przejechał 720 km na bilecie dobowym Kolei Śląskich, w 2016 r. – 2 tys. km na bilecie Kolei Dolnośląskich za 35 zł, a w 2017 r. – ponad 4 tys. km na bilecie PKP Intercity na bilecie weekendowym za 81 zł. ■

Akcja „Znicz": WTP z myślą o warszawiakach i gościach

Okres „Wszystkich Świętych" to największe, coroczne zadanie Zarządu Transportu Miejskiego. Na stołeczne ulice wyjeżdża wtedy około 1500 autobusów i 300 tramwajów, a 200 pracowników czuwa nad tym, by pasażerowie bezpiecznie i sprawnie dotarli na warszawskie cmentarze.

Praca nad przygotowaniem funkcjonowania Warszawskiego Transportu Publicznego w okresie Wszystkich Świętych trwa przez cały rok. Planowanie kolejnej akcji zaczyna się dzień po tym, kiedy skończy się poprzednia edycja. Wtedy zaczynają spływać raporty od informatorów oraz osób badających napełnienia w autobusach i tramwajach. Te dane pokazują, w jaki sposób warszawiacy podróżowali na cmentarze, które linie cieszyły się największą popularnością, a gdzie ruch był mniejszy. Dzięki tym informacjom w kolejnym roku lepiej będzie można zaplanować pracę taboru i wzmocnić dodatkowymi pojazdami linie, które tego wymagają.

Służby miejskie, zaangażowane w sprawne przeprowadzenie akcji spotykają się, żeby omówić wyniki i zastanowić, co jeszcze można rozwinąć, z korzyścią dla pasażerów. Takich zebrań w ciągu roku jest więcej niż jedno. Kiedy zbliża się termin kolejnej akcji „Znicz" Policja, Straż Miejska, przedstawiciele Biura Polityki Mobilności i Transportu oraz ZTM konsultują się, żeby omówić zbliżające się zadania.

Zarząd Transportu Miejskiego przygotowuje się na każdy scenariusz, dlatego analizowana jest nawet pogoda oraz kalendarz (w który dzień tygodnia wypada dzień Wszystkich Świętych), bo te informacje podpowiadają, jak mogą się zachowywać warszawiacy (oraz goście spoza stolicy) i gdzie trzeba będzie skierować najwięcej taboru, pracowników Nadzoru Ruchu czy informatorów. Tylko tych ostatnich pojawiło się na stołecznych ulicach w Święta około 60.

Jak było w 2018 roku

Akcja „Znicz" w tym roku rozpoczęła się już dwa tygodnie przed uroczystością Wszystkich Świętych. Specjalna linia **C40** z Młocin do bramy zachodniej Cmentarza Północnego zaczęła kursować już w weekend 13-14 października. Od 20 do 26 października na trasy wyjeżdżało jeszcze więcej pojazdów. Autobusy linii **C40** jeździły codziennie, podobnie jak weekendowej linii **409**, która łączy cmentarze Bródnowski i Północny. Dodatkowo komunikację w rejonie Cmentarza Bródnowskiego wzmocniła linia **256** (podjazd pod bramę od strony ul. Chodeckiej).

W weekend poprzedzający Wszystkich Świętych komunikacja specjalna została jeszcze wzmocniona. Ruszyły dwie linie tramwajowe **C1** i **C6**, łączące rejon Cmentarza Bródnowskiego i Cmentarza Wolskiego. Na trasę wyjechały także linie autobusowe: **C09**, **C11** i **C27** (w dalszym ciągu kursowała linia **C40**).

Te działania były jedynie wstępem, bo największe wyzwania czekały 1 i 2 listopada, kiedy tradycyjnie na groby wybierały się setki tysięcy warszawiaków i przyjeżdżali też goście spoza stolicy. Według



ostrożnych szacunków na sam Cmentarz Północny tego dnia przybywa każdego roku około 200 tysięcy osób. Zdecydowana większość z nich dojeżdża tam korzystając z Warszawskiego Transportu Publicznego, do czego zachęcają już od lat władze stolicy. Wszystkich, którzy podróżują w tym okresie w rejony warszawskich cmentarzy, należało dowieźć tam bezpiecznie i sprawnie, a nie można było także zapomnieć, że wiele osób w te dni szło do pracy – im również trzeba było zapewnić wygodny transport.

Dlatego w tym czasie na ulice wyjechało około **1500 autobusów i 300 tramwajów**. Na samych liniach cmentarnych, których w czasie Wszystkich Świętych oraz Zaduszek Zarząd Transportu Miejskiego uruchomi 29 (z czego dwie tramwajowe), kursowało 566 i 400 autobusów (odpowiednio 1 i 2 listopada) oraz 76 i 61 składów tramwajowych. Autobusy podstawiały się na przystanki nawet co 45 sekund – z taką częstotliwością odjeżdżała linia C09, łącząca Metro Młociny z bramą główną Cmentarza Północnego. Znaczną część ruchu brało też na siebie warszawskie metro, które 1 listopada kursowało co 2 minuty i 50 sekund na linii **M1**.

Linie cmentarne pojawiają się na ulicach w czasie największego zapotrzebowania. W dniu 1 listopada między 7 rano a 19 wieczorem, a 2 listopada między 9 a 17. Wyjątkiem są linie **C11, C12** i **C90**, które dowożą pasażerów w okolice Cmentarza Powązkowskiego. Te autobusy jeździły dwie godziny dłużej. Wiele osób każdego roku wybiera się tam na spacer po zachodzie słońca, kiedy już odwiedzą groby rodzinne w innych rejonach Warszawy.

W przygotowanie akcji „Znicz" zaangażowanych jest każdego roku wiele działów ZTM. Dużo zadań spada na osoby, zajmujące się sprzedażą biletów. Tego dnia z Warszawskiego Transportu Publicznego korzysta wiele osób, które na co dzień wybierają inne środki transportu. W tym roku w sześciu miejscach (Wiatraczna, Cm. Bródnowski, pl. Narutowicza, Po-wązki, Cm. Północny, Królewska) uruchomione zostały specjalne punkty sprzedaży biletów komunikacji miejskiej oraz informacyjne, w których można było kupić bilety WTP oraz uzyskać wszelkie niezbędne informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej w okresie Wszystkich Świętych.

Tak wielką akcją trzeba na bieżąco zarządzać, reagować na zmieniającą się sytuację, pojawiające problemy. Wielką rolę spełniali pracownicy Nadzoru Ruchu, którzy patrolowali okolice cmentarzy i na bieżąco kierowali ruchem autobusów. Niezwykle ważna była precyzyjna informacja, która docierała do pasażerów, dlatego na portalach społecznościowych oraz na stronie **www.ztm.waw.pl** 1 listopada prowadzona jest **relacja na żywo**.



Warszawa 19115 służy mieszkańcom 5 lat!

Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115 działa już pięć lat, a w tym czasie mieszkańcy kontaktowali się z tym numerem już dwa miliony razy. Usługa jest dostępna 24 godziny na dobę przez siedem dni w tygodniu. Wśród pytań bardzo często pojawiają się sprawy związane z Warszawskim Transportem Publicznym.

Dzięki podjętej przez władze miasta decyzji o zbudowaniu nowoczesnego systemu informatycznego i stworzeniu jednego punktu kontaktowego mieszkańcy uzyskali dostęp do platformy, dzięki której przez całą dobę siedem dni w tygodniu, poprzez kilka kanałów kontaktu mogą: uzyskać informację, zgłosić interwencję oraz zgłosić wolny wniosek – własny pomysł na zmiany w mieście.

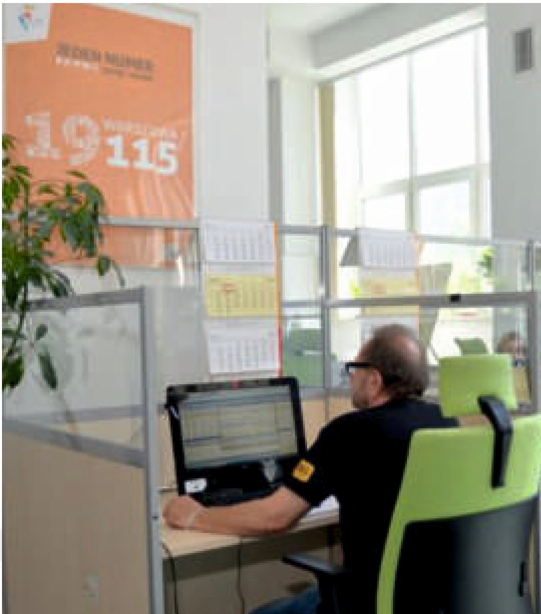
- *Jest to nowoczesny system komunikacji z mieszkańcami i pierwszy na taką skalę projekt w Polsce. Takie centra działają z powodzeniem w innych dużych miastach Europy Zachodniej i Stanów Zjednoczonych* – mówi **Hanna Gronkiewicz-Waltz, Prezydent m.st. Warszawy**.

Od kwietnia 2016 r. w systemie działa także Warszawski System Powiadomień, poprzez który na bieżąco zgodnie z preferencjami użytkownika, wysyłane są powiadomienia z różnych obszarów życia miasta i pracy samorządu. Zintegrowany system usługowy jest jednym z priorytetowych projektów realizowanych przez miasto w ramach działań mających na celu podnoszenia jakości życia mieszkańców.

Miasto jest czynne całą dobę

Pracujący na trzy zmiany zespół 50 konsultantów odpowiada na pytania mieszkańców, a także przyjmuje i dystrybuuje zgłoszenia wymagające realizacji do odpowiednich komórek merytorycznych. Wszystkie zgłoszenia są rejestrowane w systemie, a ich realizacja podlega stałemu monitoringowi do czasu załatwienia sprawy. Nawet jeśli rozwiązanie zgłoszonej sprawy nie leży w gestii warszawskiego samorządu, uwagi mieszkańców przekazywane są do właściwych osób i firm np. spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych czy podmiotów administracji rządowej.

Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115, to także potężna, stale aktualizowana baza wiedzy, zebrana w ponad tysiąc artykułów informacyjnych. W teleinformatycznym systemie Warszawa 19115 zintegrowano ponad 70 jednostek warszawskiego samorządu – biur, urzędów dzielnic, zarządów i spółek miejskich, w których system obsługuje ogółem około 300 pracowników. Oznacza to, iż wszystkie wpływające do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115 sprawy kierowane są bezpośrednio do odpowiedzialnej za realizację zgłoszenia jednostki, np. Zarządu Dróg Miejskich, Zarządu Oczyszczania Miasta, Straży Miejskiej czy Zarządu Transportu Miejskiego. Wiele spraw kierowanych jest wprost do urzędów dzielnic, które odpowiadają za administrowany przez siebie obszar.



Warszawa 19115 – dwa miliony kontaktów

Od początku działania systemu mieszkańcy kontaktowali się poprzez Warszawa 19115 prawie dwa miliony razy. Zgłoszenia wysyłane były średnio co 1,4 minuty, a wszystkie rozmowy konsultantów z mieszkańcami trwały 181 889 godzin, co daje prawie 7579 dni, czyli ponad 20 lat. W ciągu tych lat, zmieniły się preferencje mieszkańców związane z wykorzystaniem kanałów kontaktu.

W ostatnich dwóch latach funkcjonowania obserwujemy dynamiczny zwrot w kierunku wykorzystania kanałów elektronicznych. Stanowią one drogę 34% kontaktów, z czego prawie 30% to kontakty poprzez aplikację mobilną. Aplikację Warszawa 19115 pobrało ponad 55 tysięcy osób. Zmieniają się także potrzeby mieszkańców. Aktualnie mniej osób kontaktuje się z nami w poszukiwaniu informacji. Z 90% w roku 2013 do niewiele poniżej 40% w roku 2018. Natomiast więcej użytkowników informuje nas o sprawach, którymi powinny zająć się miejskie służby lub przesyła pomysły dotyczące zmian jakie chcieliby wprowadzić w mieście. W tym trendzie znajduje swoje odbicie przyjęte od początku działania Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115 hasło **RAZEM DBAMY O WARSZAWĘ**.



Komunikacja miejska wśród priorytetów

Mieszkańcy najczęściej pytają o sprawy związane z komunikacją miejską – aktualne rozkłady jazdy, trasy dojazdu oraz o zmiany w kursowaniu komunikacji miejskiej. Często także padają pytania o sposób załatwiania spraw z zakresu komunikacji i spraw obywatelskich – wymiana prawa jazdy, dowodu osobistego czy rejestracji samochodu. W sumie wpłynęło do nas 1 066 783 próśb o udzielenie informacji. Wśród najczęściej zgłaszanych problemów, dominują sprawy związane z transportem. Mieszkańcy często zgłaszają do nas sprawy związane z szeroko rozumianymi problemami drogowymi, takimi jak stan nawierzchni dróg, parkowanie czy oświetlenie ulic. Dzięki ponad 300 000 takich zgłoszeń, służby miejskie szybciej usuwają dostrzeżone przez mieszkańców usterki i nieprawidłowości.

Coraz więcej zgłoszeń dotyczy miejskiej zieleni, infrastruktury sportowej i rekreacyjnej. Przez numer 19115 docierają sygnały dotyczące stanu infrastruktury sportowej, placów zabaw dla dzieci oraz siłowni plenerowych. W systemie odnotowywane są także propozycje miejsc, w których mieszkańcy chcieliby, aby została posadzona zieleń lub zorganizowane miejsca wypoczynku dla dzieci i dorosłych. Poprzez aplikację „Milion drzew" i „Warszawa 19115", od marca 2017 r. do systemu Warszawa 19115 wpłynęło już blisko 10 600 zgłoszeń dotyczących proponowanych nasadzeń.

W system Warszawa 19115 wpisany jest stały rozwój, zarówno na poziomie jakości usług, narzędzi informatycznych, jak i doskonaleniu procesów analitycznych, pozwalających na bardziej efektywne wykorzystanie gromadzonych danych. Równolegle, istotnym kierunkiem rozwojowym jest konsolidacja usług miejskich w Warszawa 19115 oraz planowanie rozwoju systemu kompatybilne z rozwojem aglomeracji warszawskiej. Warszawa 19115 stale rozwija się także jako platforma miejskiego dialogu i wpisuje w miejską politykę partycypacyjnego zarządzaniu miastem.

Jak się pracowało w komunikacji warszawskiej przed wojną

Przed wybuchem II wojny światowej pracę w Przedsiębiorstwie Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy regulowały szczegółowe przepisy, a za złamanie regulaminów przewidziane były surowe kary.

Każdemu, kto przegląda przepisy wewnętrzne, zatytułowane „Szczegółowe warunki pracy i płacy w Przedsiębiorstwie Tramwaje i Autobusy m. st. Warszawy" wydane w 1935 roku z pewnością przychodzi na myśl, że zatrudnienie w tej instytucji wiązało się z wielkim prestiżem. Była to praca pożądana, bo zapewniała spokój o przyszłość własną oraz będącej na utrzymaniu rodziny. W końcu nie tak dawno przez cały świat przetoczył się Wielki Kryzys.

Takie podejście widać już w pierwszych słowach regulaminu, które stanowiły, że pracownikiem Przedsiębiorstwa mógł zostać jedynie obywatel polski o nieskazitelnej przeszłości, odpowiednio przygotowany do pełnienia obowiązków służbowych. Nie wolno mu także było podejmować jakichkolwiek aktywności przynoszących ujmę godności pracownika miejskiego.

Nie tylko zresztą na szeregowych pracownikach ciążyły obowiązki, ponieważ do przestrzegania przepisów zobowiązywały się równolegle związki zawodowe (bardzo silnie rozwinięte w środowisku pracowników tramwajów i autobusów). Związki zawodowe deklarowały, że ich członkowie będą pracowali wydajnie i gorliwie, dbając w ten sposób o interes Przedsiębiorstwa.

Z regulaminu pracy i wynagradzania można się dowiedzieć sporo o warunkach życia w przedwojennej Warszawie. W broszurze znalazło się bowiem zobowiązanie, że „Dyrekcja umożliwiać będzie pracownikom bezpłatne korzystanie z kąpieli od 2 do 4 razy na miesiąc, zależnie od rodzaju zajęcia pracownika". Ponadto dyrekcja miała umożliwiać pracownikom nabywanie węgla na kredyt, a w miarę możliwości także pomagać w dowożeniu go do domów.

fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-S-768-2





fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3849

Przedsiębiorstwo Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy dbało także o wykształcenie dzieci pracowników. Dlatego za dzieci, uczęszczające do gimnazjów prywatnych jeśli niemożliwe było ich przeniesienie do szkoły państwowej z braku miejsc, wypłacane były zapomogi szkolne.

Dzięki temu dokumentowi możemy się również dowiedzieć, że komunikacja miejska w stolicy kursowała codziennie, z kilkoma wyjątkami świątecznymi: w Wigilię Bożego Narodzenia oraz Wielką Sobotę ruch autobusów i tramwajów zawieszano o godzinie 19.00, a w pierwszy dzień Bożego Narodzenia i Wielkiej Nocy przestawały one kursować o godzinie 13.00. Pracownicy, którzy musieli się stawić na stanowisku w Boże Narodzenie, obowiązkowo mieli wolne w Wielkanoc (i na odwrót).

W dokumencie zapisano także wysokość wynagrodzenia, jakie otrzymywali pracownicy umysłowi oraz robotnicy. Z regulaminu dowiadujemy się, że urzędnicy zaszeregowani do IV Grupy, czyli np. zastępcy kierowników działów bądź kierownicy sekcji zarabiali miesięcznie do 800 złotych, a „nowo wstępujący urzędnicy – aplikanci" dostawali 150 złotych. Spośród robotników najwyższe wynagrodzenie oferowano „rzemieślnikom", którzy zarabiali od 1,45 do 2,00 złotych za godzinę pracy oraz kierowcom – od 1,25 do 1,80 złotego. Niższe zarobki mieli konduktorzy i motorniczowie, którzy otrzymywali od 1,25 do 1,65 złotego za godzinę pracy.

Ile kosztował przejazd

Skoro o zarobkach mowa, to warto to odnieść do cen biletów komunikacji miejskiej przed II wojną światową. W połowie 1936 roku bilet miesięczny na jedna linię tramwajową kosztował 15 zł, a na dwie 20 zł. Przejazdy autobusami wychodziły drożej i za bilet miesięczny na jedna linię trzeba było zapłacić 16,50 zł, natomiast na dwie – 22 złote. Bilety dla uczniów i pracowników miejskich były o 50% tańsze. W przypadku autobusów taki bilet był mniej opłacalny, gdyż przysługiwało prawo korzystania z tramwaju lub autobusu innej linii, ale tylko na odcinku pokrywającym się z trasą linii z biletu, a mało linii autobusowych dublowało tramwaj.

Dopiero w 1936 roku przyznano w komunikacji miejskiej, zarówno w tramwajach jak i w autobusach, ulgi dla nauczycieli szkół powszechnych



publicznych i prywatnych na prawach podobnych jak uczącej się młodzieży.

Ceny biletów jednorazowych autobusowych uzależnione były od długości pokonywanej trasy i wahały się w 1935 roku od 15 do 40 groszy (tyle samo kosztował również bilet przesiadkowy). Za bilet abonamentowy na 20 przejazdów trzeba było zapłacić trzy złote.

Przepisy dotyczące awarii

Przed wojną skrupulatnie zostały opisane także zasady dotyczące organizacji pogotowia technicznego oraz dyżurów w tramwajach miejskich w Warszawie. W przypadku zajścia najpoważniejszych awarii, takich jak uszkodzenie słupów, kabli czy też brak prądu w którejkolwiek z dzielnic należało alarmować Pogotowie Wydziału Sieci w jednym z dwóch zakładów: przy ul. Sierakowskiej 7 na Muranowie (dziś ta ulica nie istnieje, przed wojną przebiegała m.in. w pobliżu dzisiejszego biurowca Intraco), bądź przy ul. Kawęczyńskiej 16 po praskiej stronie (układ zabudowy nie zmienił się od czasów przedwojennych).

Zorganizowane były także stałe dyżury odpowiednich pracowników (w regulaminie nazwanych wręcz funkcjonariuszami). Jeden z nich miał swoje stanowisko w zajezdni Mokotów przy ul. Puławskiej 13/15 (dziś mniej więcej w tym miejscu znajduje się siedziba oddziału jednego z banków), a drugi dyżurował na Krakowskim Przedmieściu, przy pomniku Adama Mickiewicza (taki adres został zapisany w Regulaminie).

Pracownik, mający posterunek przy Krakowskim Przedmieściu nie mógł oddalać się od telefonu, a jeżeli już musiał to zrobić, to wcześniej miał postarać się o zastępstwo, a także ciążył na nim obowiązek zawiadomienia Zajezdni Mokotów. ■

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:
Szczegółowe warunki pracy i płacy w Przedsiębiorstwie Tramwaje i Autobusy m. st. Warszawy, dok. wewnętrzny, Warszawa, 1935



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3860

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY, organizator WARSZAWSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO	www.wtp.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

zakochaj się w Warszawie